

Répercussions de la révision des prescriptions d'admission à la circulation (Opera-3) sur la formation à la conduite dans la pratique

Propositions de mesures des professionnels de la formation à la conduite pour les cat. B/BE

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Case postale
CH-3001 Berne

+41 31 552 18 20
info@L-drive.ch

Berne, le 15 mars 2024



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Table des matières

1	Résumé.....	4
2	Situation de départ générale.....	5
2.1	Formation continue obligatoire - Cours CFC.....	5
2.2	Apprentissage de la conduite à partir de 17 ans.....	6
2.3	Examen de la théorie de base.....	6
2.4	Formation à la conduite dans les pays voisins.....	6
2.5	Évaluation de la réglementation.....	7
3	La formation pratique et théorique à la conduite au quotidien.....	8
3.1	Abaissement de l'âge minimum cat. B/BE (conduite à 17 ans) - Situation de départ... 8	
3.2	Position sur la conduite à 17 ans.....	9
3.3	Autres mesures d'optimisation pour la formation à la conduite.....	11
4	Conclusions.....	12
5	Propositions de mesures.....	13

1 Résumé

Le présent rapport d'évaluation examine les effets de la révision des prescriptions d'admission à la circulation routière (OPERA-3) décidée par le Conseil fédéral fin 2018 sur la formation à la conduite en Suisse. L'accent est mis en particulier sur l'âge minimum de 17 ans pour l'obtention du permis d'élève conducteur pour les catégories B et BE ainsi que sur la phase d'apprentissage d'un an qui y est liée jusqu'à l'âge de 20 ans révolus. Le rapport fournit notamment des informations sur la manière dont les nouvelles dispositions ont eu un impact sur la formation à la conduite dans la pratique.

Le rapport pratique se base sur les résultats d'ateliers organisés dans toutes les régions linguistiques de Suisse. Ceux-ci ont eu lieu entre le 15 août et le 17 octobre 2023. Ils étaient ouverts à tous les moniteurs de conduite. L-drive Suisse était responsable de l'organisation et de l'animation des ateliers. Les ateliers ont été financés par le fonds pour la formation professionnelle des moniteurs de conduite, qui a été déclaré de force obligatoire générale par le Conseil fédéral le 1er juin 2016.

Dans l'ensemble, le rapport montre que la révision des prescriptions d'admission à la circulation a suscité des réactions controversées. Des adaptations sont recommandées et considérées comme nécessaires pour augmenter la sécurité routière et la qualité de la formation à la conduite, d'autant plus que les moniteurs de conduite partent unanimement du principe que le niveau des examens s'est généralement dégradé ces dernières années et que les "taux de réussite aux examens de conduite" publiés et communiqués par les cantons ne sont guère utiles comme critère de qualité.

Concrètement, les ateliers ont montré que les moniteurs de conduite sont favorables à l'abaissement de l'âge minimum pour la catégorie B pour les moins de 18 ans, abaissement qui avait été initialement critiqué et rejeté, à condition que des mesures d'accompagnement appropriées soient mises en place. Les éventuelles optimisations de la phase d'apprentissage d'un an devraient s'inspirer des solutions et des directives déjà appliquées dans les pays voisins pour les accompagnateurs non professionnels, certaines leçons obligatoires devant être examinées pour un accompagnement optimal de la phase d'apprentissage par un moniteur/une monitrice de conduite professionnel(le).

En revanche, un retour à l'"ancien" système s'impose pour les nouveaux conducteurs dès l'âge de 18 ans.

De l'avis des moniteurs de conduite, une véritable optimisation de l'admission à la circulation dans l'optique de la sécurité routière doit avant tout porter sur le niveau de l'examen pratique de conduite et sur la théorie de base ainsi que sur l'enseignement de la circulation routière. La forme de la théorie de base favorise actuellement un apprentissage superficiel et n'est donc guère durable. Les moniteurs de conduite souhaitent que la durée de validité de la théorie de base soit limitée. Ceci notamment en raison des efforts actuels visant à promouvoir l'automatisation dans la circulation routière. Pour améliorer la qualité de l'examen pratique cat. B, une augmentation de la durée de l'examen est également à envisager.

2 Situation de départ générale

Le 14 décembre 2018, le Conseil fédéral a décidé de réviser les prescriptions relatives au permis de conduire. Les points essentiels de la révision visant à optimiser l'admission à la circulation / la formation à la conduite, élaborée au fil des années et connue sous le nom de projet "OPERA-3", sont les suivants

- la réduction à un jour de la formation continue pendant la période d'essai ;
- l'introduction de la possibilité d'obtenir le permis d'élève conducteur pour les voitures de tourisme (cat. B) dès l'âge de 17 ans ;
- l'introduction d'une période d'apprentissage d'un an, jusqu'à l'âge de 20 ans, pour passer l'examen et obtenir le permis de conduire à l'essai.

2.1 Formation continue obligatoire - Cours CFC

Depuis le 1er janvier 2020, en raison de la révision, la formation continue obligatoire ne dure plus que 7 heures au lieu de 16. La formation continue obligatoire doit être suivie au cours de la première année après l'examen de conduite et comprend des exercices pratiques et l'expérience de situations de conduite dans des conditions proches de la réalité. La conduite économe en énergie a été intégrée dans l'ordonnance en tant que thème important de la formation continue, sachant que celle-ci pourra à l'avenir être exercée à l'aide de simulateurs. En revanche, des contenus importants pour la sécurité routière (p. ex. les conséquences d'un accident et les substances psychoactives) ont été supprimés. En effet, la Suisse enregistre déjà une recrudescence des accidents liés aux substances psychoactives !

Concrètement, les dispositions suivantes étaient ou sont toujours en vigueur suite à la révision du 14 décembre 2018 :

Permis de conduire à l'essai dont la date d'expiration est 2020 ou plus tard :

- Toute personne disposant d'un permis de conduire à l'essai expirant en 2020 ou plus tard devra à l'avenir uniquement suivre la nouvelle journée de formation continue ou prouver qu'elle a suivi le cours de formation continue 1 actuel.
- Les personnes qui ont obtenu un permis de conduire à l'essai avant le 31 décembre 2019 peuvent suivre le cours de formation continue 1 actuel au lieu de la nouvelle journée de formation continue. La formation continue doit être suivie dans un délai de 3 ans.
- Toute personne qui obtient un permis de conduire à l'essai après le 31 décembre 2019 doit suivre la formation complémentaire dans les 12 mois suivant la délivrance du permis de conduire à l'essai.

Formation continue obligatoire à partir du 1er janvier 2020

- La formation continue dure 7 heures et se déroule sur une journée.
- La formation continue doit être suivie dans les 12 mois suivant l'obtention du permis de conduire à l'essai.

2.2 Apprentissage de la conduite à partir de 17 ans

- Depuis la révision, toute personne qui obtient son permis d'élève conducteur avant l'âge de 20 ans doit passer par une phase d'apprentissage de douze mois.
- L'âge minimum pour l'obtention du permis de conduire pour les voitures de tourisme ne devant pas être relevé, le permis d'élève conducteur peut être délivré dès l'âge de 17 ans depuis le 1er janvier 2021. De plus, certaines formations professionnelles nécessitent d'avoir le permis de conduire dès l'âge de 18 ans. Pour les personnes qui obtiennent le permis d'élève conducteur à partir de l'âge de 20 ans, la révision n'a apporté aucun changement à cet égard.
- Dans la pratique, le passage était soumis à des dispositions spéciales complexes : Afin que les nouveaux conducteurs nés en 2003 puissent continuer à passer l'examen pratique de conduite à 18 ans, le Conseil fédéral a complété le 3 juillet 2019 le droit transitoire relatif à la modification du 14 décembre 2018. (voir [l'article 151L, alinéa 1^{bis} OAC](#), en vigueur depuis le 1er janvier 2021). Concrètement, les personnes nées en 2003 pouvaient obtenir le permis d'élève conducteur de la catégorie B (à condition d'avoir réussi l'examen théorique de base) à 17 ans depuis le 1er janvier 2021. Les personnes nées en 2003 qui ont obtenu le permis d'élève conducteur en 2021 ne devaient pas le détenir depuis au moins douze mois pour être admises à l'examen pratique de conduite. Elles pouvaient passer l'examen pratique de conduite à partir de leur 18e anniversaire. Les personnes nées en 2003 qui n'ont obtenu leur permis d'élève conducteur qu'en 2022 ou plus tard devaient passer par la phase d'apprentissage de douze mois. Les personnes nées en 2002 et 2001 devaient avoir obtenu leur permis d'élève conducteur en 2020 ou après leur 20e anniversaire si elles ne souhaitaient pas passer par une phase d'apprentissage de douze mois. Les personnes nées en 2002 et 2001 pouvaient obtenir le permis d'élève conducteur de la catégorie B (voitures de tourisme) à partir de leur 18e anniversaire. Si elles obtenaient le permis d'élève conducteur encore en 2020, elles pouvaient se présenter à l'examen pratique de conduite en 2021, même si elles ne possédaient pas encore le permis d'élève conducteur depuis au moins un an. [L'article 151L, alinéa 1, de l'OAC](#), qui est entré en vigueur le 1er janvier 2021, était déterminant.

2.3 Examen de la théorie de base

Même après la révision, l'examen de la théorie de base peut être passé, comme jusqu'à présent, au plus tôt un mois avant d'atteindre l'âge minimum ([article 13, alinéa 1^{bis} Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière \(OAC\)](#)).

2.4 Formation à la conduite dans les pays voisins

Un regard sur les pays voisins montre que la formation à la conduite est partout plus strictement réglementée qu'en Suisse. De plus, des obligations sont en vigueur.

- En **Autriche**, la formation théorique et pratique est obligatoire. Les accompagnateurs doivent également se rendre à l'auto-école et tenir un registre lors des trajets d'apprentissage.
- En **Allemagne**, 12 leçons de théorie des règles ainsi que des leçons de conduite sur les routes nationales, les autoroutes et la conduite de nuit sont obligatoires. L'accompagnateur

doit être inscrit. Si d'autres accompagnateurs sont impliqués ultérieurement dans la formation à la conduite, ils doivent faire une demande auprès du service des permis de conduire.

- En **France**, il est possible de commencer la formation à la conduite dès l'âge de 16 ans. Les cours théoriques sont obligatoires, tout comme les 20 leçons de conduite. Après avoir réussi l'examen, il est possible de conduire avec un accompagnateur pendant une période d'essai de trois ans. La vitesse est réduite.
- **L'Italie** autorise l'apprentissage de la conduite dès l'âge de 18 ans. La formation obligatoire à la conduite est de 6 heures, durant lesquelles la conduite hors agglomération, sur autoroute et la conduite de nuit sont prescrites. L'accompagnateur doit justifier d'au moins 10 ans de pratique de la conduite et ne doit pas être âgé de plus de 65 ans. En outre, l'Italie connaît également des restrictions pour les nouveaux conducteurs : Ainsi, après l'examen pratique, seuls les véhicules d'une puissance maximale de 50 kw/t peuvent être conduits dans un premier temps, à moins qu'un accompagnateur compétent ne soit présent. En dehors des localités, la vitesse est limitée à 90 km/h pendant les trois premières années suivant l'examen, et à 110 km/h sur les voies rapides. Le grand "P" rouge doit être apposé sur le véhicule de manière clairement reconnaissable.

2.5 Évaluation de la réglementation

Avec la révision 2018, le Conseil fédéral a en outre chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'évaluer les effets de cette nouvelle réglementation au plus tard trois ans après son entrée en vigueur, de publier ensuite un rapport sur les résultats de l'évaluation et de lui soumettre une proposition pour la suite de la procédure.

Le présent rapport d'expérience donne les premières indications tirées de la pratique pour cette évaluation que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC est en train de réaliser.

3 La formation pratique et théorique à la conduite au quotidien

Le présent rapport d'expérience examine les effets de la révision des prescriptions d'admission à la circulation routière (OPERA-3) en Suisse. Les bases légales relatives à l'âge minimum pour les catégories B et BE (art. 6, al. 1, let. c bis, OAC), au permis d'élève conducteur cat. B (art. 22, al. 1bis, OAC), l'examen théorique d'une durée illimitée (et le cours d'éducation routière d'une durée illimitée (art. 13, al. 5, et art. 18, al. 1, OAC) ont été pris en compte. Les évaluations et les remarques des moniteurs de conduite ainsi que de L-drive Suisse, l'organisation faitière des moniteurs de conduite, ont été intégrées dans le rapport.

3.1 Abaissement de l'âge minimum cat. B/BE (conduite à 17 ans) - Situation de départ

L'abaissement de l'âge minimum pour la catégorie B a été considéré comme inapproprié à l'origine par le corps des moniteurs de conduite, raison pour laquelle il a été rejeté par les associations de moniteurs de conduite Suisse. Fahrlehrerverband SFV et la Fédération Romande des Écoles de Conduite. Les raisons suivantes ont conduit au rejet de l'âge minimum pour l'obtention du permis d'élève conducteur cat. B :

Les moniteurs de conduite en Suisse ont initialement rejeté l'abaissement de l'âge minimum pour la conduite à 17 ans (conduite 17) sur la base des considérations suivantes, où la sécurité routière est au centre des préoccupations :

L'abaissement de l'âge minimum à 17 ans a été rejeté principalement pour des raisons de sécurité. Selon l'argumentation, les jeunes conducteurs présenteraient un risque d'accident plus élevé en raison de leur manque d'expérience et de maturité. Diverses études ont montré que ce sont surtout les jeunes conducteurs (!) qui présentent un risque d'accident plus élevé, en particulier dans les premières années suivant l'obtention du permis de conduire. Ces risques sont souvent dus à l'inexpérience et au manque de maturité face aux défis de la circulation routière, les jeunes hommes ayant tendance à avoir un risque d'accident plus élevé que les femmes. Des études attribuent cette situation à des différences de comportement au volant et à une plus grande propension à prendre des risques chez les jeunes hommes. Les raisons sont multiples : outre les différences biologiques/psychologiques liées au développement, les influences sociales et culturelles ainsi que la pression dite "des pairs" (pression du groupe) jouent un certain rôle chez les jeunes hommes.

Les principaux facteurs qui influencent le risque d'accident des jeunes conducteurs sont la vitesse excessive, la distraction par les téléphones portables et les passagers, la consommation d'alcool, la méconnaissance du code de la route et le manque d'expérience dans différentes situations de circulation. Parallèlement, les autorités sont parfois confrontées à des "autoporteurs" dans ce groupe d'âge.

Les moniteurs de conduite étaient déjà d'avis en 2017/18 que des mesures d'accompagnement appropriées étaient nécessaires pour garantir que les jeunes conducteurs soient soutenus de manière adéquate pendant la phase d'apprentissage et préparés à la responsabilité de la conduite.

Des études ont examiné l'efficacité des mesures d'accompagnement des jeunes conducteurs, comme la conduite accompagnée. Elles ont montré que de telles mesures peuvent contribuer à réduire le risque d'accident des jeunes conducteurs - si elles sont correctement mises en œuvre ! En revanche, le Conseil fédéral et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont toujours souligné les avantages (potentiels) de la phase d'apprentissage d'un an :

- **Acquisition d'expérience** : pendant une phase d'apprentissage d'un an, les nouveaux conducteurs peuvent acquérir davantage d'expérience pratique en participant activement à la circulation routière. Le Bureau de prévention des accidents (BPA) estime qu'il faudrait accumuler environ 3'000 kilomètres de pratique de la conduite jusqu'à l'examen, afin de satisfaire aux exigences de la sécurité routière. Cela permettrait d'acquérir des compétences de conduite et de maîtriser différentes situations de circulation, ce qui rendrait les nouveaux conducteurs plus sûrs sur la route.
- **Prévention des accidents** : l'expérience de conduite supplémentaire, si elle est correctement menée, peut sans aucun doute contribuer à réduire le risque d'accident des jeunes conducteurs. La phase d'apprentissage leur permet de développer de meilleures techniques de conduite sous la direction de professionnels et de se familiariser avec les défis de la circulation routière.

Globalement, il convient de noter que l'efficacité d'une phase d'apprentissage d'un an dépend de plusieurs facteurs, y compris la structure de la phase d'apprentissage (développement de l'apprentissage/transmission des compétences) et les mesures d'accompagnement existantes. Il est donc important de s'assurer que les jeunes conducteurs sont correctement encadrés et soutenus pendant cette phase afin d'obtenir les avantages souhaités. Des directives claires et des mesures de formation sont donc essentielles pour garantir l'efficacité de la phase d'apprentissage.

3.2 Position sur la conduite à 17 ans

Dans la pratique, il s'est avéré que la modification de l'art. 22 al. 1bis OAC (conduite à 17 ans, permis d'élève conducteur d'un an) a apporté des avantages mais aussi de nombreux inconvénients, sans que l'on puisse parler d'optimisation :

Avantages de la réglementation en vigueur :

1. La phase d'apprentissage d'un an permettrait de réduire la pression temporelle pour les élèves conducteurs. Ceci est positif, car le climat d'apprentissage est plus agréable et les besoins individuels, les capacités et les progrès d'apprentissage de chaque élève peuvent être pris en compte de manière optimale.
2. L'étalement des heures de conduite et des exercices privés sur une année permettrait aux élèves d'acquérir une expérience de conduite à différentes périodes de l'année et d'élargir ainsi leurs capacités/compétences avant l'examen.
3. La possibilité d'acquérir une plus grande expérience de conduite (jusqu'à 3'000 km !) est jugée très positive et judicieuse. Cependant, l'expérience montre que les élèves conducteurs n'en font guère usage depuis la modification des prescriptions (cf. inconvénients), d'autant plus qu'il n'existe actuellement aucun moyen de contrôle reconnu par l'ensemble de la branche et que de tels instruments de travail doivent être créés.

4. La possibilité de bien planifier sa formation et de passer l'examen à 18 ans est considérée comme une chance pour les élèves conducteurs.
5. L'idée que les élèves conducteurs puissent également profiter de l'expérience d'accompagnateurs non professionnels "appropriés" est à saluer et peut être considérée comme un autre avantage de la mesure.

Inconvénients des dispositions en vigueur :

Parallèlement, il s'est avéré depuis le 1er janvier 2021 que les nouvelles dispositions de l'art. 6, al. 1, let. c bis, OAC et de l'art. 22, al. 1bis, OAC, dans leur forme actuelle, présentaient également de nombreux inconvénients. Les expériences faites dans la pratique sont partout les mêmes et sont largement partagées sous cette forme par tous les participants à l'atelier. Il ne s'agit donc pas d'"impressions isolées". Les inconvénients se manifestent dans la pratique et influencent négativement le quotidien professionnel des moniteurs/écoles de conduite. La crainte est qu'ils aient un jour des répercussions négatives sur la sécurité routière :

- Les réactions des moniteurs de conduite lors des ateliers organisés dans toute la Suisse montrent que les bases théoriques font souvent défaut chez les jeunes de 17 ans comme chez les élèves conducteurs "plus âgés", ou qu'elles sont déjà oubliées chez ceux qui repoussent le début de la formation pratique à cause de la phase d'apprentissage de 12 mois. L'expérience montre que la théorie des règles est souvent négligée si l'on attend trop longtemps avant d'enseigner la conduite professionnelle. L'enseignement pratique de la conduite doit donc très souvent être recommencé par la transmission des connaissances théoriques de base, ce qui n'est ni dans l'intérêt du législateur, ni dans celui des élèves conducteurs. La formation théorique de base (théorie de base) doit impérativement être améliorée et fondamentalement remaniée.
- De plus, de nombreux élèves conducteurs "expérimentés" ont souvent déjà pris de mauvaises habitudes. Au lieu de pouvoir commencer à apprendre de nouvelles compétences, il faut donc souvent commencer par corriger les mauvaises habitudes.
- En raison de la phase d'apprentissage de 12 mois, le processus d'apprentissage est souvent interrompu, ce qui entraîne une régression. Les automatismes doivent être constamment corrigés, ce qui ne peut souvent être fait que pendant les cours de conduite. La formation pratique à la conduite est donc souvent devenue plus complexe et plus compliquée pour les élèves conducteurs, ce qui ne favorise pas la motivation d'apprentissage. La motivation des élèves-conducteurs diminue pendant la longue phase d'apprentissage et la peur d'un nombre élevé de leçons est perceptible, d'autant plus que l'introduction de la "conduite à 17 ans" augmente partiellement la pression du groupe pour pouvoir passer rapidement l'examen à 18 ans. Conclusion : la formation est ainsi globalement perçue comme non structurée et semble être exclusivement axée sur l'examen, ce qui ne favorise pas la durabilité des connaissances acquises, mais les réduit au contraire.
- De ce point de vue, on peut douter que les élèves conducteurs effectuent effectivement de nombreux trajets d'apprentissage privés. Dans la pratique, il est avéré que la phase d'apprentissage d'un an n'est que rarement utilisée pour acquérir davantage d'expérience de conduite. La plupart des élèves conducteurs sont en tout cas loin des 3'000 kilomètres d'expérience de conduite recommandés par le BPA, d'autant plus que l'acquisition d'expérience de conduite dépend fortement de la disponibilité de véhicules et d'accompagnateurs non professionnels. Il est douteux que les nouvelles dispositions

permettent aux accompagnateurs privés non professionnels d'investir plus de temps dans l'apprentissage privé qu'avant 2021. Au contraire : en raison de la longue phase d'apprentissage, c'est plutôt le contraire qui devrait se produire.

- Ce dernier point est inquiétant dans la mesure où les accompagnateurs non professionnels jouent un rôle central dans le concept de la nouvelle formation à la conduite et devraient se compléter et échanger à tour de rôle avec les moniteurs de conduite. Si cette partie fait défaut, le nouveau régime deviendra un "tigre de papier" et sera caduc.

Conclusion : il semble impérativement indiqué de repenser sérieusement et sans préjugés la structure et les mesures d'accompagnement des mesures, comme le prévoit l'art. 151 m OAC.

Ceci afin de garantir que la formation à la conduite devienne plus efficace et plus sûre. Il est également nécessaire de clarifier les directives pour les moniteurs d'auto-école et les accompagnateurs non professionnels, afin que les élèves puissent être soutenus de manière plus efficace et ordonnée dans la pratique. Une collaboration plus étroite entre les moniteurs de conduite et les accompagnateurs non professionnels d'une part, mais aussi entre les moniteurs de conduite et les autorités routières d'autre part, est indispensable pour trouver la meilleure solution possible pour la formation des conducteurs novices en Suisse.

3.3 Autres mesures d'optimisation pour la formation à la conduite

En outre, les ateliers ont clairement montré que les moniteurs de conduite demandent des réformes supplémentaires :

La validité illimitée de l'examen théorique de base et du cours de sensibilisation à la circulation routière n'est plus guère d'actualité au vu des nombreux changements auxquels la mobilité, le trafic routier et la législation sont actuellement soumis et le seront dans les décennies à venir. L'apprentissage superficiel de la théorie et la méconnaissance des dispositions/prescriptions en vigueur en matière de circulation routière représentent un risque important, même (ou surtout !) en cas d'automatisation croissante de la circulation routière. La durée de validité illimitée de l'examen théorique de base et du cours de sensibilisation au trafic (art. 13, al. 5 et art. 18, al. 1 OAC) doit donc être remise en question.

En outre, il convient d'éliminer de manière générale certaines imprécisions conceptuelles dans les réglementations, afin que les directives/prescriptions soient claires. Nous pensons ici par exemple à l'utilisation des autoroutes et des semi-autoroutes : Des notions telles que *la préparation à l'examen* doivent être clairement définies au niveau de l'ordonnance ou de la directive. Une simple inscription à l'examen de conduite n'est pas une définition appropriée pour que les autoroutes et/ou les semi-autoroutes puissent être utilisées lors de trajets d'apprentissage.

L-drive Suisse a déjà fait des propositions à ce sujet.

4 Conclusions

La révision des prescriptions d'admission à la circulation (OPERA-3) en 2018 a été diversement accueillie en Suisse. Le Conseil fédéral en était conscient, d'autant plus que l'on s'est aventuré en terrain inconnu avec les mesures prévues à l'art. 6, al. 1, let. c bis, OAC et à l'art. 22, al. 1bis, OAC. C'est pourquoi un véritable examen des dispositions a été stipulé dans l'ordonnance (art. 151 m OAC). Cet examen doit être mené de manière ouverte et obligatoire par un organisme indépendant et ne doit pas servir uniquement à légitimer des mesures et des décisions initialement contestées. L'enjeu de la sécurité routière est trop important pour cela.

Il est recommandé de reconsidérer les changements introduits et de procéder éventuellement à des adaptations afin d'améliorer la sécurité routière et la qualité de la formation des conducteurs. Les ateliers des moniteurs de conduite ont montré que les moniteurs de conduite sont prêts à s'engager dans cette voie, précisément parce que le nouveau système ne fonctionne pas parfaitement et qu'il a des effets secondaires non souhaités.

5 Propositions de mesures

Sur la base des expériences faites et des réactions des moniteurs de conduite de toute la Suisse, L-drive Suisse propose les mesures suivantes pour optimiser les prescriptions d'admission à la circulation pour les cat. B/BE :

Oui à la conduite à 17 ans - sous conditions

1. L'obtention du permis d'élève conducteur (PE) doit rester possible à partir de 17 ans, l'examen pouvant être passé au plus tôt à 18 ans. Cela donne aux jeunes la possibilité de choisir et plus de flexibilité. Une phase d'apprentissage d'un an ne serait donc plus obligatoire, sauf pour les jeunes de 17 ans, mais possible. Pour les 18 ans et plus, la durée de la phase d'apprentissage ne serait plus définie.
2. Les élèves conducteurs doivent pouvoir choisir jusqu'à deux accompagnateurs privés à la réputation irréprochable (pas d'infractions pénales au droit de la circulation routière). Ceux-ci doivent être âgés d'au moins 26 ans et être en possession d'un permis de conduire valable de durée indéterminée de la cat. Les accompagnateurs/trices non professionnels sont inscrits dans le permis d'élève conducteur.
3. Les accompagnateurs non professionnels doivent suivre une initiation avant leur premier trajet auprès d'un moniteur de conduite de leur choix, avec lequel ils échangeront activement et régulièrement pendant la phase d'apprentissage.
4. La phase d'apprentissage doit être mieux structurée. De plus, l'examen de la théorie de base doit être fondamentalement revu, comme pour le cours sur la connaissance de la circulation. Il ne doit pas remonter à plus de 6 mois lors de l'obtention du permis d'élève conducteur (PE).
5. De manière générale, le niveau des examens doit être relevé. Celui-ci est absolument central pour l'augmentation de la sécurité routière. Si le niveau des examens peut effectivement être augmenté, il est possible de renoncer à des mesures pour les accompagnateurs non professionnels.
6. Enfin, il convient d'éliminer de manière générale certaines imprécisions conceptuelles dans les réglementations, afin que les directives/prescriptions soient claires. Nous pensons ici par exemple à l'utilisation des autoroutes et des semi-autoroutes : Des notions telles que *la préparation à l'examen* doivent être clairement définies au niveau de l'ordonnance ou de la directive. Une simple inscription à l'examen de conduite n'est pas une définition appropriée pour que les autoroutes et/ou les semi-autoroutes puissent être utilisées pour des trajets d'apprentissage.